

Vergaderjaar 2005–2006

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 34

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 7 oktober 2005

¹ Samenstelling:

Leden: De Vries (PvdA), Bakker (D66), Koenders (PvdA), Van Beek (VVD), Karimi (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), voorzitter, Balemans (VVD), Van Baalen (VVD), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Winsen (CDA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Herben (LPF), ondervoorzitter, Duyvendak (GL), Kortenhorst (CDA), Huizinga-Heringa (CU), Van Velzen (SP), Algra (CDA), Haverkamp (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Straub (PvdA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Brinkel (CDA), Szabó (VVD).
Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Laan (D66), Waalkens (PvdA), Lenards (VVD), Halsema (GL), Fierens (PvdA), Vacature (algemeen), Adelmund (PvdA), Van Miltenburg (VVD), Visser (VVD), Oplaat (VVD), De Haan (CDA), Kraneveldt (LPF), Smilde (CDA), Hermans (LPF), Vendrik (GL), Bruls (CDA), Van der Staaij (SGP), De Wit (SP), De Vries (CDA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Van Heemst (PvdA), Tichelaar (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Jonker (CDA), Veenendaal (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Timmermans (PvdA), Vendrik (GL), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Slob (CU), Van den Brink (LPF), Kortenhorst (CDA), Hessels (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Varela (LPF), Algra (CDA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Smeets (PvdA), Douma (PvdA), De Krom (VVD), Heemskerk (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Jonker (CDA), Jungbluth (GL).
Plv. leden: Tichelaar (PvdA), Dittrich (D66), Örgü (VVD), De Nerée tot Babberich (CDA), Van Hijum (CDA), Koenders (PvdA), Duyvendak (GL), Joldersma (CDA), Van Egerschot (VVD), Van der Vlies (SGP), Hermans (LPF), Verburg (CDA), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Vacature (SP), Vacature (algemeen),

De vaste commissies voor Defensie¹, voor Economische Zaken² en voor Financiën³ en de commissie voor de Rijksuitgaven⁴ hebben een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie naar aanleiding van de brief van 8 juli 2005 houdende aanbieding van de rapportage van het project «Vervanging F-16» over het jaar 2004 (26 488, nr. 32).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 oktober 2005. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de vaste commissie voor Defensie,
Albayrak

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Hofstra

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Tichelaar

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
De Vries

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Defensie,
Kok

Van As (LPF), De Haan (CDA), Blok (VVD), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Van Heteren (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Tjon-A-Ten (PvdA), Waalkens (PvdA), Szabó (VVD), Van Dijk (CDA), Van Gent (GL).

³ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Crone (PvdA), Bakker (D66), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), Bussemaker (PvdA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Smits (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Tichelaar (PvdA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), Varela (LPF), De Nerée tot Babberich (CDA),

Koomen (CDA), Fierens (PvdA), Aptroot (VVD), Smeets (PvdA), Heemskerk (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Egerschot (VVD).

Plv. leden: Rouvoet (CU), Koenders (PvdA), Dittrich (D66), Balemans (VVD), Kortenhorst (CDA), Vacature (PvdA), Duyvendak (GL), Van Gent (GL), Vacature (algemeen), De Krom (VVD), Atsma (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Omtzigt (CDA), Eerdmans (LPF), Noorman-den Uyl (PvdA), Mosterd (CDA), Van Bommel (SP), De Vries (CDA), Hermans (LPF), Mastwijk (CDA), Rambocus (CDA), Stuurman (PvdA), Luchtenveld (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), De Vries (VVD), Van Beek (VVD).

⁴ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Crone (PvdA), Bakker (D66), ondervoorzitter, Rouvoet (CU), De Vries (VVD), voorzitter, De Haan (CDA), Atsma (CDA), Vendrik (GL), Halsema (GL), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), Van As (LPF), Rambocus (CDA), Gerken (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), Blom (PvdA), Douma (PvdA), Stuurman (PvdA), Heemskerk (PvdA), Hermans (LPF), Van Dam (PvdA), Schippers (VVD), Nijs MBA (VVD).
Plv. leden: Noorman-den Uyl (PvdA), Fierens (PvdA), Dittrich (D66), Van der Vlies (SGP), Van Egerschot (VVD), Mosterd (CDA), Kortenhorst (CDA), Van Gent (GL), Duyvendak (GL), Vacature (algemeen), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Ferrier (CDA), Eerdmans (LPF), Omtzigt (CDA), Vergeer (SP), De Vries (CDA), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), Smeets (PvdA), Van Heemst (PvdA), Smits (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Varela (LPF), Kalsbeek (PvdA), Van Beek (VVD), Hofstra (VVD).

1

Kan de regering een overzicht geven van verrichte activiteiten en de resultaten daarbij door de heer Korthals, alsmede van de activiteiten die nog zullen plaatsvinden en de hierbij te verwachten resultaten?

Zoals gemeld in de Jaarrapportage vervanging F-16 van 8 juli 2005 (26 488, nr. 32) zijn de activiteiten van de heer Korthals er vooral op gericht om op hoog niveau contacten tot stand te brengen tussen Nederlandse bedrijven en bedrijven in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Op basis van de informatie over technologische capaciteiten en producten zoals de heer Korthals die van Nederlandse bedrijven ontvangt en de kennis en contacten die hij verwerft bij zijn bezoeken aan Amerikaanse en Britse bedrijven heeft hij in bepaalde gevallen de weg vrijgemaakt voor gerichte besprekingen.

Het gaat daarbij vooral om ondersteuning van vertegenwoordigers van het Nederlandse midden en klein bedrijf waarbij zij in de gelegenheid worden gesteld met de juiste personen in contact te komen. Dat is voor hen, indien zij dat zelfstandig doen, namelijk vaak lastig. Het blijkt zelfs dat alleen al de aankondiging van de komst van de heer Korthals er soms toe leidt dat de juiste personen aan tafel komen te zitten. De Nederlandse industrie heeft dan ook te kennen gegeven dat zijn inzet werkelijk bijdraagt tot het openen van de juiste deuren.

Tot op heden heeft de heer Korthals twee missies geleid naar de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk. Het ging daarbij om bezoeken aan Lockheed Martin, Northrop Grumman, Pratt & Whitney en General Electric in de Verenigde Staten. Daarbij werd ook een bezoek gebracht aan het JSF Program Office opdat de heer Korthals kennis kon nemen van de actuele ontwikkelingen in het programma. In het Verenigd Koninkrijk werd BAE Systems en Rolls Royce bezocht. Voorbereidingen zijn gaande voor een vervolgmisssie naar de Verenigde Staten later dit jaar. Deelnemende partijen hebben te kennen gegeven tijdens deze missies nuttige contacten te hebben opgedaan, die er in een aantal gevallen toe hebben geleid dat er concrete offerteaanvragen werden gedaan.

2

Kan de regering een voortgangsinzicht bieden van het project «Maintenance Valley»? Kan de regering kwantitatief inzicht geven in de economische betekenis van dit project?

In de tweede helft van oktober zal de Tweede Kamer schriftelijk worden geïnformeerd over het geactualiseerde beleid inzake het Luchtvaartcluster. Onderdeel hiervan zijn de ontwikkelingen rondom Maintenance Valley. Economische kengetallen van het luchtvaartcluster, waaronder die over het MRO-deel (MRO = Maintenance, Repair en Overhaul) van dit cluster zijn te vinden in de in 2004 in opdracht van het ministerie van Economische Zaken door KPMG uitgevoerde evaluatie van het regeringsstandpunt uit 1998 over het luchtvaartcluster. Deze evaluatie is in januari 2005 aan de Tweede Kamer gezonden (Kamerstuk: 2004–2005 25 820 nr. 12).

3

Verwacht de regering de komende jaarrapportages op tijd de Tweede Kamer te kunnen aanbieden?

Aangezien om doelmatigheidsredenen het voornemen bestaat om in 2006 de jaarrapportage en de DMP-D brief te combineren, wordt de gecombineerde rapportage enige maanden na 1 april 2006 voorzien. Voor volgende jaarrapportages is het streven erop gericht om, ondanks de

complexe interdepartementale afstemming en accountantsrapporten, de jaarrapportage tijdig aan te bieden.

4 en 5

Is het juist dat tempo en omvang van de technologieoverdracht nog niet is vastgesteld? Kan de regering dat toelichten?

Is de technologieoverdracht van Nederlandse bedrijven naar de Verenigde Staten (VS) een voorliggend probleem? Zo ja, waar gaat het om? Zijn er Nederlandse of Europese bedrijven die daarvoor beducht zijn?

Hoewel het onderwerp «technologieoverdracht» niet expliciet aan de orde komt in de jaarrapportage, is zowel de uitwisseling als bescherming van technische informatie essentieel voor het welslagen van het project. Om belangrijke technologische kennis te beschermen en op gecontroleerde wijze uit te wisselen, passen de overheden en industrieën van de partnerlanden stringente regelgeving toe. Daarmee wordt de proliferatie van technologie (en militair-operationele kennis) voorkomen. Hiermee zijn de Verenigde Staten altijd zeer terughoudend geweest.

Deze regelgeving is van invloed op de inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven in het programma. In een aantal gevallen kwam naar voren dat de exportbeperkingen op dit gebied het de Nederlandse bedrijven en technologie-instituten zeer moeilijk maaken om bepaalde informatie te krijgen. Uiteindelijk is daar een oplossing voor gevonden, maar het leverde onnodig veel vertraging op.

Overigens, heeft niet alleen het JSF-programma te maken heeft met deze problematiek, maar ook andere militaire programma's. Dat het een probleem is dat ook bij andere partnerlanden nadrukkelijk de aandachtlijst heeft, is onlangs weer gebleken uit uitspraken van Britse kant. De kwestie baart ook de regering zeker zorgen en in gesprekken met vertegenwoordigers van de Amerikaanse overheid wordt dit punt bij voortdurende aan de orde gesteld. Het gaat daarbij niet alleen om concrete gevallen, maar meer nog om het bereiken van structurele oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van versnelde procedures.

6 en 37

Hoe verklaart de regering het verschil in de ramingskosten voor de System Development Demonstration (SDD) tussen de berekening van de regering van 41,4 miljard dollar en de berekening van 44,8 miljard dollar van de Amerikaanse rekenkamer (de General Accounting office, GAO)? Waardoor wordt het verschil verklaard tussen de door de auditdiensten aangehaalde raming van de SDD-kosten van de Amerikaanse GAO (44,8 miljard dollar) en de raming uit de jaarrapportage ad 41,4 miljard dollar?

De schatting van het Government Accountability Office betreft de totale ontwikkeling van de JSF, bestaande uit de Concept Demonstration Phase (CDP) en de SDD-fase. Ten tijde van de GAO-rapportage bedroegen de totale ontwikkelingskosten na afronding nog \$ 44,8 miljard (\$ 4,2 miljard voor de CDP en \$ 40,5 miljard voor de SDD-fase). Dit bedrag komt overeen met de bedragen die zijn genoemd in de brief die wij u op 14 januari 2005 hebben aangeboden. Zoals reeds gemeld in de jaarrapportage zijn sindsdien de kosten voor de SDD-fase met \$ 0,9 miljard gestegen tot \$ 41,4 miljard.

7

Is het juist dat recentelijk een testvlucht met de CTOL-variant is uitgevoerd? Zo ja, wat zijn daarvan de resultaten?

Nee, onlangs heeft wel de zogenaamde «power-on» plaatsgevonden. Dat wil zeggen dat de vliegtuigsystemen en bekabeling zijn getest met elektrische spanning. Deze «power-on» is succesvol verlopen. De planning voor de testvlucht zoals weergegeven in de jaarrapportage is nog steeds van kracht; de eerste in een reeks van testvluchten van de CTOL-variant is voor het derde kwartaal 2006 voorzien.

8

Is de regering bekend wat de actuele standpuntbepaling van de Amerikaanse luchtmacht is ten aanzien van het aantal te bestellen Joint Strike Fighter (JSF)-toestellen? Zo ja, wat is het huidige streefcijfer van de Amerikaanse luchtmacht? Is er een datum in de nabije toekomst waarop de Amerikaanse luchtmacht een beslissing neemt?

De huidige Amerikaanse behoefte bedraagt 1 763 en 680 vliegtuigen voor respectievelijk de luchtmacht en de marine, in totaal dus 2 443 toestellen. Thans werkt binnen Amerikaanse Department of Defense aan de «Quadrennial Defense Review» (QDR). In dit document wordt elke vier jaar het Amerikaanse defensiebeleid opnieuw bezien. In de aanloop naar de QDR worden alle programma's onder de loep genomen. Ook het JSF-programma is dan onderwerp van studie. Zoals gemeld met de brief van 24 maart jl. zal deze QDR begin 2006 samen met de defensiebegroting 2007 door de Amerikaanse overheid aan het Amerikaanse Congres worden aangeboden. Thans is niet bekend of en in welke mate het JSF-programma wordt beïnvloed door beleidswijzigingen in de QDR. Het proces wordt nauwgezet gevolgd. De Tweede Kamer wordt geïnformeerd indien er ontwikkelingen zijn.

9

Op welke wijze heeft de verhoogde olieprijs gevolgen voor de Amerikaanse planning van de ontwikkeling van de Joint Strike Fighter, zoals Aviation Week and Space Technology op 8 augustus 2005 stelde?

Als wordt gedoeld op het artikel USAF «fuel costs blowout cuts weapons research funding, Published on 1 Aug 2005, archived on 8 Aug 2005», kan worden gesteld dat een langdurig hoge olieprijs leidt tot hogere exploitatiekosten voor de Amerikaanse luchtmacht (USAF). Dit kan tot budgettaire aanpassingen bij de USAF leiden, die aan het Congres moeten worden voorgelegd. Een beslissing hierover wordt niet voor februari 2006 verwacht. Het is thans niet bekend of en in welke mate het JSF-programma zou kunnen worden beïnvloed.

10, 11, 45 en 49

Voor hoeveel Nederlandse F-16 vliegtuigen geldt dat in het volgende decennium het einde van de operationele, technische en economische levensduur wordt bereikt? Kan de regering dit in een tabel precies weergeven vanaf het (op pagina 2) genoemde jaar 2010?

Wanneer bestaat er precies behoefte aan vervanging van de Nederlandse F-16 jachtvliegtuigen? Vanaf welk jaar in de eerste helft van het volgende decennium en hoeveel vliegtuigen per jaar?

Op pagina 14 wordt een doelmatigheidsstudie aangekondigd voor de financiële, operationele en personele consequenties van langer doorvliegen met de F-16. Wordt hierin ook betrokken de technische slijtage, noodzakelijke intensivering en extra benodigde reserveonderdelen (inclusief de verkrijgbaarheid daarvan)?

Worden extra investeringen/kosten voorzien voor de naar verwachting hogere onderhoudskosten en kosten van reserve-onderdelen voor de steeds oudere F-16's?

Er is inmiddels een doelmatigheidsstudie uitgevoerd om het meest doelmatige en effectieve vervangingsscenario te bepalen. De uitkomsten van de doelmatigheidsstudie worden opgenomen in het DMP-D document dat aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden. De verschillende vervangingsscenario's worden beoordeeld aan de hand van operationele en financiële criteria ten aanzien van zowel de F-16 als JSF. Voor de operationele waardering zijn verschillende criteria gebruikt. Hiertoe behoort bijvoorbeeld ook de toekomstige dreigingsomgeving, die onder meer afhankelijk is van de verdergaande ontwikkeling en proliferatie van dreigingsystemen (lucht-lucht, grond-lucht bewapening, bijbehorende radar- en lanceertechnologie, etc.).

In de doelmatigheidsstudie wordt bij de financiële afwegingen rekening gehouden met de technische veroudering van de F-16 en de daarmee gepaard gaande stijging van de instandhoudingskosten. Er is een variatie in vervangingsscenario's. In scenario's waarin de vervanging van de F-16 in de tweede helft van het volgende decennium start, worden meer investeringen voorzien in verband met de operationele veroudering. Deze investeringen zijn bedoeld om in de jaren waarin de JSF nog niet beschikbaar is, toch een toereikende capaciteit te waarborgen.

12 en 13

Voor welke specifieke kennis wordt een beroep gedaan op deskundigen van het Clingendael Center for Strategic Studies respectievelijk deskundigen van de Algemene Inlichtingen en Veiligheidsdienst (AIVD)? Wat is de verwantschap van de AIVD met de aanschaf van een opvolger voor de F-16? Zijn er modificaties voorzien die het werk van de AIVD vergemakkelijken? Zo ja, welke en wat is dan de taak van de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (MIVD)? Waarom wordt de MIVD niets gevraagd?

Het CCSS heeft een studie uitgevoerd met de titel «Een verkenning van militaire en veiligheidspolitieke trends in relatie tot airpower». Hierin wordt de vervanging van de F-16 beschouwd in het licht van de toekomstige aard en locatie van conflicten, over de toekomstige inbedding van de Nederlandse krijgsmacht in internationale structuren, over de verschuivingen in het veiligheidspolitieke denken in de VS en Europa en over de technologische ontwikkelingen, zowel aan eigen zijde als bij de tegenstanders.

Het Nationaal Bureau Verbindingsbeveiliging (NBV) van de AIVD speelt een belangrijke rol in het project Vervanging F-16 op het gebied van cryptografie. Tevens werkt de AIVD samen met de MIVD aan het aspect industrieveiligheid. Voorts voert de AIVD veiligheidsonderzoeken uit naar deelnemers aan het project Vervanging F-16.

De MIVD levert een bijdrage aan het Project Vervanging F-16 met dreigingsanalyses op het gebied van contra-inlichtingen en veiligheid. Het Bureau Contra-Inlichtingen stelt op aanvraag van het Projectbureau Vervanging F-16 analyses op van de hedendaagse en de toekomstige dreiging die uitgaat van sabotage, spionage en subversieve activiteiten.

Tevens heeft de MIVD op aanvraag van het Projectbureau Vervanging F-16 een analyse gemaakt van de toekomstige dreigingomgeving waarin de F-35 mogelijk zal opereren (zie ook vraag 18). De extracten hiervan zijn in ongerubriceerde vorm gebruikt voor de CCSS-studie en het operationeel concept. Het Bureau Industrieveiligheid van de MIVD is nauw betrokken bij industrieveiligheid en personele veiligheid. De MIVD voert ook een groot deel van de veiligheidsonderzoeken uit naar de deelnemers aan het project Vervanging F-16.

14

De regering geeft aan dat op 1 januari 2006 het voorzitterschap en het secretariaat van de Interdepartementale Coördinatie Groep (ICG) overgedragen wordt aan Defensie. Wat was de overweging om dit niet uit te stellen, vanwege de langere duur van de SDD-fase en dus de langere duur waarin SDD-gerelateerde organisatie kan plaatsvinden?

Bij de instelling van de Interdepartementale Coördinatiegroep was voorzien dat het ministerie van Economische Zaken het voorzitterschap en het secretariaat zou voeren tot 2005. Vanwege het feit dat ook in 2005 veel aandacht moest worden besteed aan de industriële inschakeling in de SDD-fase, is besloten het voorzitterschap tot 2006 bij Economische Zaken te laten. Aangezien het project nog altijd primair is gericht op de invulling van de operationele defensiebehoefte en vanaf 2006 vooral op de voorbereiding en de afronding van de PSFD MoU-onderhandelingen, zal Defensie dan waarschijnlijk de voorzittershamer en secretarisfunctie overnemen. De inschakeling van de Nederlandse industrie blijft echter een voortdurend aandachtspunt.

15

Zijn de «juiste aantallen toestellen» al bekend, aangezien die in het productieschema moeten worden opgenomen?

Nee, op dit moment wordt nog bezien wat de kwantitatieve behoefte aan jachtvliegtuigen is.

16, 17 en 36

Speelt het aantal vliegtuigen dat eventueel door Nederland zal worden aangeschaft geen enkele rol bij de ondertekening van het Production, Sustainment & Follow on Development Memorandum of Understanding (PSFD MoU)? Zo ja, waarom is het dan van belang dat toetreding plaatsvindt vóór het moment waarop hoofdaannemers de eerste productiecontracten gaan sluiten?

Als het aantal eventueel door Nederland aan te schaffen vliegtuigen wel van belang is bij de ondertekening van het PSFD MoU, mede gezien de vaststelling dat Nederland met de ondertekening van het MoU kiest voor de JSF als vervanger van de F-16, hoeveel vrijheid heeft Nederland dan nog bij het daadwerkelijke besluit over het eventueel aan te schaffen aantal JSF's?

Splitsen de overige SDD-landen de beslissing om het MoU te tekenen en de beslissing over het aantal toestellen ook, net als Nederland? Indien neen, welke landen doen dit niet? Kan de regering aangeven wanneer de andere partnerlanden de beslissing over het daadwerkelijk te verwerven aantallen toestellen nemen?

Het aantal vliegtuigen dat wordt opgenomen in het PSFD-MoU dient als basis voor de verdeling van de kosten van de inrichting van de productie en voor de planning van de productie. Het moment van ondertekening van de PSFD-MoU ligt daarom vóór het moment waarop Lockheed Martin het eerste productiecontract van de Amerikaanse overheid krijgt en onderleveranciers moet gaan inschakelen.

Deze werkwijze wordt ook door de andere partnerlanden gehanteerd. De in de PSFD MoU opgenomen aantallen zijn planningsgetallen die later nog kunnen worden gewijzigd. Het betreft geen afnameverplichting. Elk partnerland neemt afzonderlijk een besluit over de werkelijk te verwerven aantallen vliegtuigen. De besluiten houden verband met de veroudering van het te vervangen vliegtuig, de kandidatenevaluatie, de beschikbare fondsen, etc. De regering kan geen nader inzicht verschaffen over het

tijdstip waarop de andere partners een beslissing nemen over het aantal vliegtuigen dat zijn zullen aanschaffen.

18

Kan de regering toelichten wat de vorderingen zijn in de ontwikkeling van het operatieconcept voor de opvolger van de F-16? Wie, welke landen en of departementale diensten, is of zijn, bij de opstelling van dit operatieconcept betrokken? Wat is het leidende beginsel ter beoordeling?

In het operatieconcept is beschreven hoe, in geval van keuze voor aanschaf van de JSF, de JSF zal worden gebruikt door de Nederlandse krijgsmacht. Een eerste conceptversie wordt inmiddels gebruikt als basis voor andere documenten waarin bijvoorbeeld het onderhoud en de training worden beschreven. Het operatieconcept is een «levend document» dat periodiek wordt aangepast op basis van de meest actuele informatie en inzichten. De MIVD heeft informatie geleverd over de toekomstige dreigingsomgeving waarin de JSF moet opereren. De kennisinstututen TNO en NLR hebben eveneens een bijdrage geleverd. Met partnerlanden wordt periodiek overlegd.

19, 20 en 23

Kan de regering aangeven wanneer de andere SDD-partners een beslissing nemen over het tekenen van het multilateraal MoU?

De SDD-partners streven naar gezamenlijke ondertekening in december 2006.

Mag uit de passage over het niet voldoen van de JSF aan de verwachtingen of het door de VS stopzetten van het JSF-programma worden geconcludeerd dat beiden mogelijk zijn?

Is tijdig starten met een aanvullende kandidatenevaluatie, starten nadat de JSF niet blijkt te voldoen en/of nadat de VS het programma hebben stopgezet, of is tijdig eerder en zo ja, wanneer dan?

Hoewel hier thans geen aanwijzingen voor zijn, zijn beide situaties mogelijk en kunnen zich los van elkaar voordoen. Een aanvullende kandidatenevaluatie zal worden gestart als een situatie of beide situaties werkelijkheid wordt. Om daarmee tijdig te kunnen beginnen worden de ontwikkelingen van de andere kandidaten gevolgd met behulp van informatie uit verschillende, al dan niet open bronnen.

21

Hoe groot is de kans dat de JSF gedurende de DMP-D fase (Defensie Materieel Proces) niet aan de verwachtingen kan voldoen en waarop is deze verwachting gebaseerd?

Nederland heeft met de ondertekening van het SDD-MoU ingestemd met de specificaties die zijn vastgelegd in het Operational Requirements Document (ORD). Thans bestaat geen aanleiding om te veronderstellen dat de JSF niet zal voldoen aan de specificaties in het ORD. De Nederlandse vertegenwoordiging in het JSF Program Office ziet er op toe dat aan deze specificaties wordt voldaan. Het volgende belangrijke moment waarop wordt getoetst of de JSF aan het ORD voldoet, is de «Critical Design Review» in februari 2006.

22 en 24

Hoe groot is de kans dat de VS het JSF-programma zullen stopzetten? Thans bestaat daarvoor geen enkele aanwijzing.

Houden de VS, kijkend naar bijvoorbeeld de passage (onderaan pagina 4) over de MoU, de passage over de verwerving van testvliegtuigen (pagina 10) en de passage in de brief van 18 november 2004 (29 800 X, nr. 18) over de aanschaf van drie vliegtuigen in 2011 en 2012, serieus rekening met de

situatie dat Nederland zal besluiten de JSF niet aan te schaffen? Zo ja, wat zou precies onzekerheid kunnen veroorzaken bij de VS?

De Amerikaanse overheid en industrie zijn bekend met het feit dat de Nederlandse regering nog geen definitief besluit heeft genomen over de aanschaf van de JSF.

25, 27, 29 en 34

Op welke informatie is de conclusie gebaseerd dat «de kostenontwikkeling van de JSF ten opzichte van de potentiële concurrenten» geen reden voor heroverweging van de keuze is, aangezien wegens het niet meer onderhandelen met andere potentiële leveranciers recente up to date kosteninformatie toegesneden op Nederland ontbreekt?

Kan de regering nader (cijfermatig) inzicht bieden in de kostenontwikkeling en kale stuksprijs van de JSF ten opzichte van andere productiealternatieven, bij voorkeur in een tabel met vermelding van prijspeil, jaar en vermelding of het om een expliciet aan Nederland geoffreerde stuksprijs gaat of om een schatting daarvan?

Kan de regering een taxatie geven van de geschatte prijzen van de Advanced F-16?

De regering geeft een overzicht van de bestaande typen die destijds als mogelijk alternatief voor de JSF zijn gezien. De regering geeft daarbij indicatieve prijzen vanuit open bronnen. Kan de regering, terwille van een betere oordeelsvorming rondom de vraag «het beste toestel voor de beste prijs», in een tabel geschatte bandbreedtes van prijzen geven van deze «alternatieven» wanneer ze volgens de Nederlandse vereisten zouden worden geleverd? Kan in deze tabel ook worden aangegeven welke belangrijkste pro en/of contra's dan nog resteren ten opzichte van de JSF?

Zoals de jaarrapportage aangeeft, is voor de Rafale een stuksprijs van meer dan € 53 miljoen voorzien (vermoedelijk prijspeil 2002). Voor de Eurofighter ligt dit bedrag tussen de € 50,5 en 72,1 miljoen, waarbij uit een order voor het Verenigd Koninkrijk voor tranche 2-vliegtuigen een prijs van € 62 miljoen is af te leiden (vermoedelijk prijspeil 2004). Daarnaast zijn de productie en de prijsontwikkeling van de toestellen, in de door defensie geëvalueerde versies (Rafale F-4, Eurofighter tranche 3), met onzekerheden omgeven. Zolang zich geen internationale partners voor de ontwikkeling van deze varianten melden, blijft de ontwikkeling hoogst onzeker. In aanvulling op de jaarrapportage kan worden gemeld dat Singapore de Eurofighter inmiddels van de shortlist heeft verwijderd. Ook Griekenland heeft inmiddels een andere keuze dan de Eurofighter gemaakt en Griekenland heeft voor \$ 2,2 Miljard 50 F-16-toestellen in de C/D block 52-versie besteld (een versie die in de buurt van de Advanced F-16 komt). Tevens heeft Griekenland een aanvullende bestelling bekend gemaakt van \$ 1,1 Miljard, exclusief wapenpakket en Electronic Warfare pakket. Ook Israël heeft een order geplaatst voor de Advanced F-16. Deze order heeft een omvang van \$ 4,4 Miljard voor 102 toestellen. Deze informatie leidt tot een indicatie van de prijs voor de Advanced F-16 van omstreeks \$ 42 – 43 miljoen. Dit bedrag is van dezelfde orde van grootte als de thans voorziene stuksprijs van een JSF. Wat exact voor deze prijzen wordt geleverd, blijft onduidelijk. De prijs van de JSF heeft zich onder-tussen als volgt ontwikkeld:

Okt 2001 \$ 37,2 miljoen (prijspeil 2002, is 36,0 in B/C brief prijspeil 2000)

Dec 2002 \$ 38,1 miljoen (prijspeil 2002)

Dec 2003 \$ 44,8 miljoen (prijspeil 2002)

Dec 2004 \$ 44,5 miljoen (prijspeil 2002)

Op grond van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat op basis van de criteria «prijs en kwaliteit» er nog geen aanleiding is geweest om onder-

handelingen met andere potentiële leveranciers te starten. Mocht het alsnog nodig blijken, zal dit onderdeel zijn van het «fall-back scenario».

26 en 30

Kan de regering aangeven welke conclusies van het GAO-rapport door de Amerikaanse regering worden gedeeld?

Hoe verhoudt de vaststelling dat het beeld dat door GAO is geschetst met betrekking tot de vertraging wordt onderkend en de full rate production met vier jaar is vertraagd en voorzien is vanaf 2013, zich met de brief van 18 november 2004 waarin gesproken wordt over een verschuiving van twee jaar?

De feitelijke constatering worden niet weersproken; de voorziene ontwikkelingskosten zijn sinds 1996 met 80% zijn gestegen en de levering van de eerste operationele vliegtuigen is met twee jaar is vertraagd. De basis voor de GAO-rapportage is 1996, het jaar waarin de Concept Demonstration Phase (CDP) is begonnen en de eerste, ruwe plannen van het JSF-programma zijn gepresenteerd. Ten opzichte van die oorspronkelijke planning is de «full rate production» met vier jaar vertraagd. Ten opzichte van de situatie in 2004 gaat het om twee jaar.

De Amerikaanse regering heeft een andere opvatting dan de GAO over de risico's van het gedeeltelijk overlappen van ontwikkelings- en productiefase. De Amerikaanse regering stelt dat het JSF-programma voorziet in een evolutionaire totstandkoming van de JSF door middel van een «block-plan», waarbij de (door)ontwikkeling van de JSF tot stand komt door elkaar opvolgende configuratiestandaarden, zoals ook bij de F-16 het geval is. Deze aanpak heeft zich dus in de praktijk heeft bewezen. Voorts is de Amerikaanse regering van mening dat de verwervingsstrategie voorziet in duidelijke mijlpalen, waarbij besluiten over de productie-investeringen berusten op duidelijke «entry and exit» criteria voor de productierijpheid van het ontwerp. Daarnaast is er volgens de Amerikaanse regering sprake van een goede, getrapte overlegstructuur, zowel binnen het project als met de toekomstige gebruikers, waardoor risico's inzake product, tijd en geld tijdig worden onderkend en er maatregelen kunnen worden genomen om deze risico's zo klein mogelijk te houden.

28

Hoe, wanneer en door wie is besloten niet langer te onderhandelen over alternatieven voor de JSF?

Met het besluit deel te nemen aan de SDD-fase is, zoals blijkt uit Kamerstuk 2001–2002 26 488, nr. 8, «de facto gekozen voor de JSF als opvolger voor de F-16». In die omstandigheden liggen, vanuit het perspectief van de Nederlandse overheid en van de aanbieders, tijdrovende en kostbare onderhandelingen niet langer voor de hand. Bovendien is verder onderhandelen niet nodig omdat in de «fall-back» scenario's onderhandelingen in voorkomend geval tijdig kunnen worden gestart.

31

Zal in het PFSD-MoU sprake zijn van een minimum aantal te verwerven toestellen bij de later te nemen beslissing daarover en zo ja, hoe groot is dit minimum aantal?

Nee, er is geen sprake van een minimum aantal. De bestellingen kunnen per jaar worden gedaan, doch uiterlijk vier jaar voordat levering is voorzien. Om doelmatigheidsredenen is het echter wenselijk om orders voor meer opeenvolgende jaren vast te leggen. Het PSFD MoU wordt nader toegelicht in het antwoord op vraag 36.

32

Kan de regering aangeven wat niet onder controle lijkt bij de beteugeling van het gewicht van alle varianten van de JSF? Is het juist dat er nog sprake is van 136 kilo overgewicht van de STOVL-variant, zoals de Jane's Defence Weekly van 24 augustus jl. stelt? Indien neen, wat zijn dan de feiten? Zo ja, wanneer kan duidelijkheid worden gegeven dat het gewicht volledig onder controle is? Indien dat onmogelijk is, waarom is dat zo?

Het gewicht is na intensieve herontwerpactiviteiten onder controle. Verfijning en precisering van het ontwerp hebben geleid en leiden nog steeds tot aanpassingen van het gewicht. Zolang er wijzigingen komen in het ontwerp, blijft het gewicht variëren. Tevens blijft er een gewichtsreductieprogramma van kracht, waarmee men blijft proberen het ontwerp te optimaliseren. Pas als het ontwerp volledig is uitontwikkeld, zal het gewicht niet meer veranderen.

Voor elk van de drie vliegtuigvarianten wordt een streefgewicht gebruikt alsmede een gewicht dat niet overschreden mag worden (not-to-exceed weight). Vorig jaar bedroeg het overgewicht van de STOVL ongeveer 1 150 kg (2 500 pond) ten opzichte van het streefgewicht van 14 015 kg (30 834 pond) en dat overgewicht is nu afgenomen naar 136 kg (300 pond). Met deze 136 kg blijft de STOVL-variant ruim onder het niet te overschrijden gewicht van 14 798 kg (32 555 pond).

33

Kan de regering aangeven wat de taken worden van de Europese samenwerking binnen JSF-verband? Op welke wijze worden deze taken uitgewerkt en volgens welk tijdschema? Houdt deze Europese samenwerking in dat de technologieoverdracht daarbij noodzakelijk is?

Nederland heeft bepaalde eisen en ambities in het kader van nationale ontwikkelingen en Europese samenwerking binnen JSF-verband uitgesproken. Voor Nederland gaat het bijvoorbeeld om een regionale onderhoudscapaciteit voor vliegtuigmotoren, nationale onderhoudscapaciteiten voor componenten die ook kunnen worden aangewend voor een regionale behoefte, een onderhoudscapaciteit voor vliegtuigen, een managementcentrum voor de besturing voor de Europese logistiek van de JSF en een opslagen distributiefunctie voor de Europese JSF-activiteiten. Ook dient er nog een Europees opleidings- en trainingscentrum voor vliegers en voor onderhoudsmonteurs te worden ingericht. De andere partnerlanden hebben vergelijkbare ambities. Voor al deze activiteiten is technologie- en kennisoverdracht noodzakelijk. In bilaterale en multilaterale besprekingen met de partnerlanden (inclusief de Verenigde Staten) komen deze onderwerpen, inclusief de benodigde kennisoverdracht, aan de orde. Er wordt naar gestreefd voorafgaand aan de ondertekening van het PSFD MoU duidelijkheid te hebben over de contouren van de Europese JSF-samenwerking, ook wel genoemd JSF «footprint».

35 en 46

Is er gezien het inmiddels fors toegenomen aantal verwijzingen in verschillende brieven aan de Tweede Kamer naar een daadwerkelijk voor-nemen bij de regering tot aanschaf van één of meer JSF-vliegtuigen, nog sprake van serieuze druk op de Amerikanen om Nederlandse bedrijven aan voldoende orders te helpen, aangezien Nederland anders wel eens uit het project zou kunnen stappen en/of zou kunnen afzien van de aanschaf van JSF-toestellen?

Waaruit heeft de druk bestaan die door de overheid is uitgeoefend op de hoofdaannemers en is daarbij ook het mogelijk niet kiezen voor de JSF als vervanger van de F-16 als drukk middel ingezet?

Zoals in het antwoord op vraag 24 is uiteengezet, zijn de Amerikaanse overheid en industrie bekend met het feit dat de Nederlandse regering nog geen definitief besluit heeft genomen over aanschaf van de JSF. Er is dus geen absolute zekerheid over de Nederlandse positie. Op dit ogenblik ligt de nadruk op de besprekingen over het PSFD-MoU, terwijl parallel daaraan druk op het Amerikaanse bedrijfsleven wordt uitgeoefend om opdrachten aan Nederlandse bedrijven te gunnen. Overigens betekent ondertekening van het PSFD MoU nog geen afnameverplichting van het geplande aantal vliegtuigen. Daarvoor moeten nog separate bestellingen worden gedaan via het zogenaamde «Request for Procurement».

Zoals gemeld aan de Tweede Kamer op 24 februari 2005 (Kamerstuk 2004–2005, 26 488, nr. 27) wordt tijdens alle ontmoetingen met de hoofdaannemer Lockheed Martin, de motorenleveranciers Pratt & Whitney en General Electric en met de Amerikaanse overheid druk uitgeoefend om de omzetverwachtingen voor de Nederlandse industrie waar te maken. Daarbij wordt telkens onderstreept dat Nederland nog geen definitief besluit heeft genomen over de aanschaf van de JSF.

38

Wat wordt precies bedoeld met «de verdere ontwikkeling van het ontwerp» in de passage die beschrijft dat de productiekosten stijgen?

Hiermee wordt bedoeld dat naarmate een tekentafelontwerp dichter bij de productiefase komt, er steeds nauwkeuriger kan worden aangegeven wat de gevolgen zijn van het ontwerp voor de productiekosten.

39

Is de regering bereid ter voorbereiding van de beslissing over het tekenen van het MoU een herijking van de huidige business case op te stellen? Indien neen, waarom niet?

In 2008 wordt de businesscase conform de medefinancierings-overeenkomst herijkt. Vooruitlopend hierop zal een actualisatie van de business case deel uitmaken van de D-brief waarin de regering het verwervingsbesluit kenbaar maakt.

40

Wat wordt precies bedoeld met de zin «(h)iermee worden de berekeningen en de planning van het Programme Office leidend»? Betekent dit dat de additionele stijging voor het SDD-budget inderdaad twee tot vijf miljard dollar is? Indien neen, wat wordt dan bedoeld?

Hiermee wordt bedoeld dat de Defense Acquisition Board (DAB) heeft ingestemd met de berekeningen en de planning die zijn opgesteld door het JSF Program Office en dat de DAB de ramingen van het Cost Analysis Improvement Group (CAIG) op basis van conservatieve onderzoeksmodellen (stijging van \$ 2 – 5 miljard) voorshands afwijst.

41 en 42

Kan de regering aangeven ter waarde van welke bedragen het bedrijfsleven van andere SDD-partners orders hebben verworven? Kan zij daarbij tevens aangeven voor welk bedrag deze andere partners delen in de SDD-fase?

Kan voortaan in de jaarrapportage ook inzicht worden gegeven in het relatieve aandeel van de Nederlandse industrie in het geheel van de verworven orders?

De regering heeft vanwege de commerciële vertrouwelijkheid geen betrouwbaar overzicht van de waarde van de industriële pakketten die de

andere partnerlanden hebben verworven. Om deze reden kan het relatieve aandeel van de Nederlandse industrie in het totale orderpakket niet worden vastgesteld.

43

Kan de regering specificeren wat precies de «enige tientallen nieuwe kansen» zijn die het JSF Industry Support Team (JIST) voor het Nederlandse bedrijfsleven heeft geïdentificeerd?

Het betreft bedrijfsvertrouwelijke informatie van de Amerikaanse en Britse hoofdaannemers en partners over ordermogelijkheden voor de Nederlandse industrie die nog niet hebben geresulteerd in concrete contracten. Bekendmaking hiervan zou de Nederlandse industrie in een nadelige concurrentiepositie brengen ten opzichte van de industrie in andere partnerlanden.

44

Welke contractomzet wordt thans in totaliteit voor de Nederlandse industrie verwacht?

Het gestelde in de jaarrapportage is nog steeds van kracht. Zoals hierin is gemeld, wordt een waarde van \$ 8 miljard aan productieomzet voor de Nederlandse industrie haalbaar geacht. Dit berust op de onderbouwing van Lockheed Martin in zijn brief van 6 december 2004 waarover de Tweede Kamer op 14 januari 2005 (Kamerstuk 2004–2005 26 488, nr. 26) nader is geïnformeerd.

47

Welke drie Nederlandse bedrijven die deelnamen aan de business case zijn failliet gegaan?

Het gaat hierbij om SP Aerospace en Vehicle Systems, Genius Klinkenberg en Filter Control Technologies. De luchtvaartactiviteiten van SP zijn inmiddels overgenomen door Stork, waardoor de betrokkenheid van SP bij JSF-activiteiten behouden blijft. Genius Klinkenberg heeft een doorstart gemaakt en is als Genius Klinkenberg International nog betrokken bij JSF activiteiten.

48 en 51

Kan gezien de zin in de jaarrapportage dat «de omzetmogelijkheden zijn gebaseerd op 5500 toestellen (6000 minus 500 LRIP (Low Rate Initial Production)-toestellen)» worden geconcludeerd dat omzetverwachting voor Nederland zelfs in de meest optimistische scenario's nooit zal kunnen worden waargemaakt, aangezien er behalve Lockheed Martin zelf niemand meer is te vinden die genoemde aantallen als realistisch beoordeelt? Zo nee, wordt door Nederland in weerwil van alle signalen nog steeds met deze aantallen rekening gehouden?

Zijn de (op pagina 17) bedoelde analyses van de overheid en de industrie gebaseerd op het nog altijd door Lockheed Martin gehanteerde productieaantal van 5500 (+ 500 LRIP) vliegtuigen? Zo ja, welke waarde kan dan aan deze analyses worden gehecht?

De productieraming van 6 000 vliegtuigen wordt al een aantal jaren door Lockheed Martin gehanteerd en berust op eigen Lockheed analyses en voorspellingen van verschillende (internationale) instellingen, bedrijven en overheden.

Vanaf het begin van de betrokkenheid van Nederland bij de SDD-fase van de JSF, heeft de Nederlandse regering voor de berekeningen in de businesscase veiligheidshalve rekening gehouden met een totale productie

van 4 500 vliegtuigen. Dat betekent overigens wel dat de Amerikaanse ramingen kritisch worden gevolgd en dat ook andere bronnen worden geraadpleegd om te kunnen bepalen of de regering met de aanname van 4 500 vliegtuigen nog aan de veilige kant zit. Mocht blijken in 2008, bij de herijking van de businesscase, dat er rekening moet worden gehouden met wezenlijke afwijkingen van die aanname, dan zal dat zeker worden verwerkt in het model.

Factoren van invloed op het uiteindelijk te produceren aantal zijn onder andere de prijs/kwaliteit verhouding van de JSF ten opzichte van de concurrentie, de veiligheidssituatie in de wereld en de ontwikkeling van het defensiebudget in diverse landen. In dat verband is ook de Quadrennial Defense Review (zie het antwoord op vraag 8) van belang omdat de conclusies van invloed kunnen zijn op de aantallen aan te schaffen vliegtuigen door de Verenigde Staten. Zoals eerder gesteld: dat proces wordt nauwgezet gevolgd.

50 en 52

Kan inzicht of inzage worden gegeven in de analyses van de overheid en de industrie die hebben uitgewezen dat de geschetste productieomzetverwachting van 8 miljard dollar haalbaar is?

Kan tabellarisch als volgt een overzicht worden gegeven:

1e kolom: zaken/activiteiten die oorspronkelijk voor de 500 fase worden verwacht?

2e kolom: zaken/activiteiten die tot nu toe gerealiseerd?

3e kolom: zaken/activiteiten die nog te realiseren zijn c.q. niet zullen worden gerealiseerd?

In het op 24 februari 2005 vastgestelde antwoord (Kamerstuk 2004–2005, 26 488, nr. 27) op vraag 18 van de leden van de vaste commissies van Defensie, Economische zaken, Financiën en de commissie voor de rijksuitgaven is het volgende medegedeeld: Lockheed Martin heeft veel vertrouwelijke informatie verstrekt, waaronder commercieel vertrouwelijke gegevens, waarop een geheimhoudingsbepaling van toepassing is. Openbaarmaking van deze commercieel gevoelige informatie kan de positie van de betrokken Amerikaanse en Nederlandse industriële partijen schaden.

Zoals in onze brief van 14 januari 2005 (kamerstuk 2004–2005 26 488, nr. 26) is vermeld, kan in een vertrouwelijk overleg een toelichting worden gegeven op de informatie die in de twee bijlagen bij de brief van Lockheed Martin is vermeld. Die bereidheid is ook uitgesproken tijdens het algemeen overleg op 30 maart 2005 met de vaste commissies voor Defensie, Economische Zaken, Financiën en de commissie voor de rijksuitgaven.

Anders dan voor de contracten die tot nu toe zijn ondertekend, kan geen tabellarisch overzicht worden gegeven.